

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/1670 –**

Ökologische Schädigungen der Spree und der Havel

Vorbemerkung

Die Kleine Anfrage betreffend ökologische Schädigung der Spree und der Havel bezieht sich weithin auf die geplante Baumaßnahme „Neubau der Schleuse Charlottenburg“ bei Spree-km 6,35 in Berlin. Die Planfeststellungsunterlagen dafür wurden am 13. März 1995 ausgelegt. Die Frist für Einwendungen ist am 26. April 1995, die für Stellungnahmen ist am 22. Mai 1995 abgelaufen. Die eingegangenen Einwendungen werden in Erörterungsterminen in der 26. und in der 30. Woche behandelt.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange werden in der 29. Woche behandelt. Der Senator für Stadtentwicklung und Umwelt macht sein Einvernehmen von der Klärung vieler grundsätzlicher Fragen abhängig und fordert die Offenhaltung des Spreealtarmes im Unterwasser, der als Ausgleichsfläche für Kleingartengelände vorgesehen ist. Die folgenden Ausführungen lassen die noch zu treffende, eigenständige Entscheidung der Planfeststellungsbehörde unberührt.

Die vorhandene Schleusenanlage hat ein Alter von über 110 Jahren und die geringsten Kammerabmessungen aller Schleusen auf der Strecke Hannover – Berlin. Im Zuge von Projekt 17 ist der Bau einer zusätzlichen 115 × 12,5 m großen und 4 m tiefen Schleusenkammer vorgesehen, um den größten Wasserumschlagplatz Berlins (Westhafen) für moderne Binnenschiffe zu erschließen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 21. Juli 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die geplante Schleuse Charlottenburg liegt in einem Durchstich zwischen Westhafenkanal und Spree nördlich der heutigen Schleusenanlage auf einem seit Ende der 30er Jahre für einen Schleusenneubau reservierten Gelände. Der jetzt festgelegte Standort ist das Optimum einer umfangreichen Variantenuntersuchung. Er zeichnet sich durch günstige Bedingungen für die Schifffahrt, eine kostengünstige Bauausführung, einen möglichen Ersatz für verlorengehendes Kleingartengelände und die nach den Naturschutzgesetzen geforderte Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft aus.

Die Vorzugsvariante des Vorhabenträgers sieht die Verfüllung eines durch die Planung entstehenden Altarmes der Spree und die Ausweisung dieser Fläche für Kleingärten vor, mit dem Problem, daß diese Verfüllung wiederum einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellt.

Daher wurden zwei weitere Alternativlösungen mit einem offenen Altarm im Planfeststellungsverfahren ausgelegt, und zwar zum einen die Ausweisung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Planfeststellungsgebiet mit der Folge, daß die notwendigen Ersatzflächen für die Kleingärten außerhalb des Planungsgebietes bereitgestellt werden müssen, zum zweiten die Ausweisung der erforderlichen Kleingartenflächen im Planungsgebiet mit der Folge, daß dann die notwendigen ökologischen Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle in der Stadt durchgeführt werden müssen.

Weiterhin sind von dem Vorhaben Gewerbetreibende betroffen, die aufgrund von Pachtverträgen mit entsprechenden Ausbauklauseln Betriebe auf dem für den Schleusenneubau reservierten städtischen Gelände aufgebaut haben. Nach den bisherigen Abstimmungen mit der Stadt ging der Vorhabenträger von einer möglichen Umsiedlung aus.

Die Ausbaugegner zweifeln die Notwendigkeit einer neuen Schleusenkammer an und fordern einen Neubau an der Stelle der bestehenden Südkammer ohne Veränderung des Spreeverlaufs unterhalb der Schleuse, um die Eingriffe in die Kleingärten und Gewerbeflächen zu minimieren. Mit dieser Lösung ist jedoch nur ein Verkehr mit Schiffen bis 85 m Länge und einem Tiefgang von 2 m möglich. Ein verkehrlicher Nutzen für den Westhafen läßt sich damit nicht erreichen. Dieser würde Ergänzungen der vorgeschlagenen Variante notwendig machen, die im Vergleich zur Vorzugslösung unvermeidbare Mehrkosten ohne wesentliche Reduzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich ziehen würden.

Ein weiterer Vorschlag sieht die weitgehende Beibehaltung des Spreeverlaufs im Unterwasser der Verwaltungslösung vor. Daraus ergeben sich jedoch erhebliche Nachteile für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, insbesondere müßten die notwendigen Koppel- und Warteplätze für den Schubschiffsverkehr etwa 3 km nach Unterstrom verlegt und Richtungsverkehr eingerichtet werden. Diese Lösung ist zudem nicht kostengünstig, so daß der Träger des Vorhabens darin keine vergleichbare Alternative sieht.

Die aufgeworfenen Fragen beziehen sich im wesentlichen auf die Ausführungen eines Gutachtens des Zentrums für Logistik und Unternehmensplanung vom 21. April 1995, das im Auftrag eines betroffenen Gewerbetreibenden zur Formulierung der Einwendungen im Planfeststellungsverfahren erstellt wurde.

Die Beantwortung auch der Einzelfragen kann sich nur auf Erläuterungen zur ausgelegten Planung beziehen. Soweit Abwägungsfragen berührt werden, muß auf die Entscheidungskompetenz der Planfeststellungsbehörde verwiesen werden.

Die einzelnen Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Vertiefung der Spree auf mindestens vier Meter unter Mittelwasser in Berlin erhebliche Gefahren hinsichtlich der Trinkwassersicherung mit sich bringt? (Nach der geplanten neuen Wasserschutzrichtlinie wäre der Eingriff innerhalb der Wasserschutzzone II unzulässig.)
Inwieweit wurden Varianten geprüft, die den Eingriff in den Grundwasserhaushalt minimieren?
Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Trinkwasserversorgung durch das Wasserwerk Jungfernheide auch weiterhin sicherzustellen?
Gibt es gesicherte Erkenntnisse über den Prozeß der Wiederkolmation und den Zeitraum, der für eine Wiederkolmation benötigt wird?
Unter welchen Voraussetzungen bildet sich natürlicherweise eine Kolmationsschicht, und sind diese Bedingungen während des Schiffsverkehrs mit Großmotorgüterschiffen gegeben?
Welche Vorsorgemaßnahmen sind im Falle einer Schiffs-Havarie bis zur Wiederkolmation der Spreesohle beabsichtigt?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß im Bereich der Spree von der Mündung in die Havel bis zur Schleuse Charlottenburg (rund 6 km Flußlänge) durch Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkehrsprojekt 17 der deutschen Einheit Auswirkungen auf das Grundwasser und dessen Nutzung durch Trinkwassergewinnung nicht ausgeschlossen werden können. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung werden mögliche Beeinträchtigungen mit dem Ziel untersucht und bewertet, Schäden oder Gefährdungen durch entsprechende Planungen und Vorkehrungen auszuschließen oder so gering wie möglich zu halten.

Beachtlich ist dabei insbesondere die zeitlich begrenzte Aufhebung der vorhandenen Selbstdichtung des Gewässerbettes (Kolmationsschicht) im Bereich von Baggermaßnahmen, wodurch schädliche Wasserinhaltsstoffe und deren Abbauprozesse weiter in den Grundwasserleiter verlagert werden. In diesem Zusammenhang ist aber von Bedeutung, daß auch bei vorhandener Kolmationsschicht ständig ein Wasseraustausch mit dem Grundwasser stattfindet. Nach den vorliegenden Daten ist die Wasserbeschaffenheit der Spree für eine verstärkte Infiltration in das Grundwasser und die Förderung als Uferfiltrat unkritisch, da ein Vergleich der Rohwasserdaten des Wasserwerkes Jungfernheide mit der Beschaffenheit des nicht kritisch belasteten Spreewassers (Güteklasse 2 bis 3) nur geringe Qualitätsunterschiede erkennen läßt.

Die angeführte Richtlinie für Trinkwasserschutzgebiete läßt im Einzelfall Maßnahmen in den Schutzzonen zu.

Für das derzeit im Planfeststellungsverfahren befindliche Vorhaben „Neubau der Schleuse Charlottenburg“ wurden Varianten mit Hilfe eines detaillierten Grundwasserströmungsmodells untersucht. Eine Minimierung des Eingriffs in die bestehenden Grundwasserverhältnisse wurde durch Errichtung einer Wasserhaltung entlang der Spree und deren Betrieb bis zum erfolgten Aufbau der Kolmation sowie durch zeitlich gestaffeltes Vorgehen bei der Sohlvertiefung ausgewiesen.

Für die Bearbeitung anderer Vorhaben sind ebenfalls Variantenuntersuchungen vorgesehen.

Die Trinkwasserversorgung durch das Wasserwerk Jungfernheide ist durch die vorgenannten Maßnahmen sichergestellt. Für die Steuerung der Wasserhaltungen sowie zur Überwachung der Grundwasserstände und der Grundwassergüte ist ein umfangreiches Grundwassermonitoring vorgesehen.

Zusammenhänge und Einflußfaktoren der Kolmationsentwicklung sind qualitativ bekannt. Die zeitliche Entwicklung der Kolmation ist von vielen standortspezifischen Details abhängig. Voraussetzungen für den Vorgang Kolmation sind:

- Existenz von Sink- und Schwebstoffen im Gewässer,
- sohlnahe Fließgeschwindigkeiten im cm-Bereich zur Gewährleistung der Ablagerung von Sink- und Schwebstoffen auf die Gewässersohle (äußere Kolmation),
- geringere Wasserstände des ufernahen Grundwassers gegenüber dem Wasserstand im Gewässer zur Erzeugung eines Strömungsdruckes vom Gewässer ins Grundwasser, durch den Wasser und Wasserinhaltsstoffe in das angrenzende, sohlnahe Gestein gelangen und sich dort festsetzen (innere Kolmation).

Durch den Schiffsverkehr wird primär die äußere Kolmation verhindert bzw. reduziert, die innere Kolmation im allgemeinen jedoch nicht beeinträchtigt.

Vorsorgemaßnahmen gegen Eintrag von Wasserschadstoffen ins Grundwasser infolge Havarien sind, wie gegenwärtig, unabhängig von der Kolmation der Gewässersohle durch den Betreiber des Wasserwerkes und die zuständigen Landesbehörden zu treffen.

Darüber hinaus wird durch die vorgesehenen Wasserhaltungen entlang der Spree und das umfangreiche Grundwassermonitoring eine zusätzliche Sicherheit erreicht.

2. Warum wurde eine übergeordnete Betrachtung der Umweltverträglichkeit (Gesamt-UVP) nicht durchgeführt, obwohl dies im Bundesverkehrswegeplan als auch im Bundeswasserstraßengesetz sowie in europäischen gesetzlichen Vorschriften vorgeschrieben ist?

(Die bezüglich des Trassenvergleichs 1994 durchgeführte Biotop- und Nutzungskartierung erfüllt in keinem Fall die Anforderungen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit. Auch war zu diesem Zeitpunkt der Untersuchung die Entscheidung zugunsten der Havelseentrasse bereits gefallen!)

Eine übergeordnete Betrachtung der Umweltverträglichkeit (Gesamt-UVP) ist weder rechtlich geboten noch sinnvoll. Die

Umweltverträglichkeitsprüfung bezieht sich nach § 2 UVPG auf das jeweilige Vorhaben, wie es dem verwaltungsbehördlichen Zulassungsverfahren zugrunde liegt. Das Projekt 17 setzt sich aus mehreren Vorhaben zusammen, die jeweils für sich betrachtet eine sinnvolle verkehrliche Leistungssteigerung des Wasserstraßennetzes ermöglichen sollen. Die Auswirkungen dieser Vorhaben werden jeweils in einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung zusammengefaßt, wobei vorhabensübergreifende Belange wie die wasserwirtschaftlichen Auswirkungen im Gesamtzusammenhang untersucht werden. Die Gefahr, daß Baumaßnahmen durchgeführt werden, die ökologisch nicht vertretbar sind und keine sinnvolle Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bewirken, besteht nicht, da für alle Vorhaben zwischenzeitlich Untersuchungen vorliegen, die eine Bewertung der Umweltverträglichkeit zulassen.

Der Vergleich der Trassenalternativen für die Anbindung des Westhafens und der Umschlagstellen an Spree und Havel im Nordwesten Berlins hat eindeutige wirtschaftliche Vorteile für die Vorzugstrasse über die untere Havel-Wasserstraße ergeben. Die Biotop- und Nutzungskartierung für die ausgeschlossene Trasse über den Havelkanal erfüllt die Anforderungen an einen ökologischen Vergleich, der ebenfalls zugunsten der gewählten Trasse ausfiel. Auf der Stufe dieser Planungsüberlegungen sind Umweltverträglichkeitsprüfungen nach § 2 UVPG nicht erforderlich.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Neubau der Schleuse Charlottenburg der erste Bauabschnitt des Projektes 17 ist und in Berlin bereits gebaut werden wird, bevor für die angrenzenden Bauabschnitte die Trassen festliegen und die Umweltverträglichkeit geprüft ist?

Warum erfolgt die Realisierung der Berliner Planung im Vorgriff auf noch nicht entschiedene Planungen, obwohl deren Ergebnisse für Berlin und das Bauvorhaben relevant sind?

(Das Brandenburger Raumordnungsverfahren wird voraussichtlich erst im Februar 1996 abgeschlossen sein. Die daraus vorliegenden Erkenntnisse sind insbesondere im Hinblick auf die Wasserstände von Havel und Spree mit den angrenzenden wertvollen Schutzgebieten relevant.)

Der Neubau der Schleuse Charlottenburg, der bereits vor dem Zweiten Weltkrieg geplant war, ist auch ohne die übrigen Maßnahmen des Projekts 17 eine sinnvolle Maßnahme zur Leistungssteigerung des Wasserstraßennetzes, da damit der Verkehr mit größeren Schiffseinheiten zum Westhafen ermöglicht wird, die bereits heute von Westen her Berlin (teilabgeladen) erreichen können. Im übrigen siehe Antwort zu Frage 2.

Auch haben die über 110 Jahre alten, vorhandenen Schleusenbauwerke ihre wirtschaftliche Lebensdauer erreicht und müssen in absehbarer Zeit ersetzt werden.

4. Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Westhafen aufgrund des Denkmalschutzes nur eine begrenzte Ausbaukapazität hat und ggf. die prognostizierten Transportmengen dort nicht umgeschlagen werden können?

Inwieweit wurden im Vorfeld diese Restriktionen berücksichtigt?

Nach den Planungen Berlins können die derzeitigen Hafenkapazitäten unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes auf mehr als 7 Mio. Tonnen Umschlagsleistung pro Jahr verdoppelt werden, so daß die Leistungssteigerung der Wasserstraße mit den Umschlagsmöglichkeiten kompatibel ist. Im Hafenentwicklungskonzept der Stadt sind neue Flächen und Umschlagseinrichtungen für Container, Stückgüter und Spezialumschlag vorgesehen.

5. Inwieweit sind die Belastungen der Wohngebiete für die Verteilung der im Westhafen ankommenden Transportmengen, wie z. B. das erhöhte Lkw-Verkehrsaufkommen (Lärm- und Schadstoffbelastung, zusätzliche Verkehrsbelastung der Innenstadt), berücksichtigt?

Die Berücksichtigung dieser Belange ist Aufgabe des zuständigen Hafenbetreibers. Im übrigen entspricht der für das Projekt 17 prognostizierte Hafenumschlag den in Mitte der 80er Jahre erreichten Umschlagsmengen.

6. Warum wurde – unter Einsatz aller technischen Möglichkeiten wie z. B. elektronische Navigationssysteme zur Erhöhung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt – keine ökologische Minimalvariante geprüft, die sich am jetzigen Verlauf der Spree orientiert und z. B. ohne Durchstiche und die generell vorgesehene erhebliche Spreeverbreiterung auskommt?

Varianten für den Neubau der Schleuse Charlottenburg unter Beibehaltung des jetzigen Spreeverlaufs wurden geprüft. Dabei haben sich erhebliche, unvermeidbare Eingriffe in die Uferbereiche der vorhandenen Spreebögen ergeben, um ein Mindestmaß für die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt zu gewährleisten. Diese Eingriffe verursachen Mehrkosten gegenüber der Vorzugslösung, ohne daß dadurch ökologische Vorteile zu erreichen wären. Auch unter Berücksichtigung elektronischer Navigationssysteme ließen sich erhebliche Nachteile für die Schifffahrt nicht vermeiden. Mit derartigen Navigationssystemen lassen sich in erster Linie die Schiffpositionen genauer bestimmen, um verkehrslenkend einzugreifen, nicht jedoch die für die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Schiffstransports maßgeblichen Parameter der Abladetiefe. Im übrigen werden bereits Möglichkeiten zu Eingriffsminimierungen – z. B. im Wege von Begegnungsregelungen über Schiffsfunkabsprachen – gemacht.

7. Warum wurde die in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführte Variante E8, die auf Spree-Durchstiche verzichtet, hinsichtlich der Umweltverträglichkeit nicht geprüft?
(Ein pauschaler Vergleich mit der Variante E7, die einen Spreedurchstich im östlichen Mäander vorsieht, ist nicht akzeptabel.)
Warum wurde die Variante E8 bei der vergleichenden Bewertung anders behandelt?
Warum wurden z. B. Kosten für die Mörschbrücke nur bei der Variante E8 berechnet, bei allen anderen Varianten jedoch nicht in Ansatz gebracht?

Da die Variante E8 vom Träger des Vorhabens wegen der Gesamtheit ihrer Nachteile ausgeschieden wurde, erfolgte keine weitere Berücksichtigung im Rahmen der UVS-Variantenprüfung. Eine nachträgliche Kurzeinschätzung aus ökologischer Sicht ergab durch die notwendigen Eingriffe in die wertvollen Uferbereiche keine Vorteile gegenüber der Vorzugsvariante des Vorhabenträgers.

Die Variante E8 wurde wie die übrigen Varianten kostenmäßig bewertet. Die angesetzten Mehrkosten für die Anpassung der Mörschbrücke sind durch einen Brückenneubau bedingt, der bei dieser Variante durch die notwendige Vergrößerung der Durchfahrtsbreite erforderlich wird, während bei den übrigen Varianten wegen der geraden Durchfahrtsmöglichkeit die vorhandene Breite ausreicht und die Brücke nur angehoben werden muß.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, daß sich der Wasserstand der Spree und Havel um durchschnittlich 20 cm (maximal 27,7 cm) senken wird?

Inwieweit sind die damit verbundenen irreparablen Auswirkungen auf die natürliche Auendynamik mit der spezifischen Auenvvegetation und der daran angepaßten Flora und Fauna (z. B. Verlust von Fischlaichgebieten) berücksichtigt?

Was bedeuten diese Auswirkungen hinsichtlich des Landschaftsbildes?

Durch den Neubau der Schleuse Charlottenburg entstehen keine Wasserspiegeländerungen. Eine Untersuchung der Bundesanstalt für Gewässerkunde und eines Ingenieurbüros im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchungen über die wasserwirtschaftlichen Auswirkungen der Ausbauplanungen in der Strecke Brandenburg – Berlin auf das gesamte staugeregelte Gewässersystem von Spree und Havel weist aus, daß bei geringen Abflüssen keine relevanten Änderungen der Wasserspiegellagen in der Spree unterhalb der Schleuse Charlottenburg entstehen. Bei Mittelwasserabfluß kommt es zu geringfügigen Absenkungen des Wasserspiegels im oberen Teil der Stauhaltung Brandenburg. Die angeführten Absenkungsbeträge sind Höchstwerte, die unter Beibehaltung der heutigen Stauzielsteuerung nur bei Hochwasser auftreten.

Die Auswirkungen verringerter Wasserstände und die Verkürzung von Überflutungszeiten auf die Vegetation werden in der Konfliktanalyse der Umweltverträglichkeitsuntersuchung betrachtet. Im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden Kompensationsmaßnahmen, wie z. B. die Schaffung neuer Überflutungsflächen, vorgesehen.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die zu erwartende Reduktion des Braunkohletagebaus in der Lausitz zu einer Wassermangelsituation der Spree führen wird?

Der Wassermangel wird noch verstärkt werden durch die Schaffung von zusätzlichen Wasserflächen für die Spree-Durchstiche und der damit verbundenen erhöhten Verdunstungsrate sowie durch die Verbreitung und Vertiefung der Spree.

Ist langfristig überhaupt eine ausreichende Wassermenge sichergestellt, so daß die Spree (fast) ganzjährig für den angestrebten Schiffsgüterverkehr mit Großgütermotorschiffen schiffbar ist?

Die Fahrrinnenvertiefungen und -verbreiterungen haben keine Auswirkungen auf die Wassermengenzu- und -abflüsse.

Auch der Einfluß der Verdunstung ist vernachlässigbar, so werden z. B. durch die Flächenvergrößerung an der gesamten unteren Havel-Wasserstraße nur ca. 3 l/s zusätzlich verdunsten, was selbst bei Niedrigwasserabflüssen von 10 000 l/s unerheblich ist.

Durch die vorhandenen Stauregelungen von Spree und Havel, an denen nichts geändert wird, ist auch bei einem geringeren Wasserdargebot aufgrund der Reduktion des Braunkohlebergbaus in der Lausitz der angestrebte Schiffsverkehr ganzjährig möglich.

10. Welche ökologischen Kosten wurden außer den Kosten für die eigentlichen Ausgleichsmaßnahmen bei der Kosten-Nutzen-Analyse des Gesamt-Projektes einbezogen?

Sind ökologische Folgeschäden (Verlust der typischen Auenvegetation, Verlust von Hechtlaichwiesen im Überschwemmungsbereich mit wirtschaftlichen Einbußen für die Fischereiwirtschaft, Baum- schäden aufgrund von Grundwasserstandsänderungen, Ertragseinbußen der Land- und Forstwirtschaft aufgrund von Grundwasserabsenkungen in der Aue, Schließung der Trinkwasserbrunnen etc.) in die Bilanz eingeflossen?

Welche Entschädigungszahlungen sind berücksichtigt?

Der Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität von Verkehrsprojekten durch Nutzen-Kosten-Untersuchungen erfolgt bundesweit und verkehrsträgerübergreifend nach einer einheitlichen Methodik, bei der auch Umwelteffekte berücksichtigt werden. Mögliche Folgeschäden müssen durch besondere bauliche Vorkehrungen vermieden oder vermindert werden. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Die Kosten dieser Maßnahmen sowie eventuelle Entschädigungsleistungen sind in den Investitionskosten der Gesamtmaßnahme pauschal berücksichtigt.

11. Ist der Bundesregierung bekannt, daß bei der Vorzugsvariante die Verfüllung des entstehenden Altarms ein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft ist und nach dem Bundesnaturschutzgesetz gar nicht zulässig?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß die Verfüllung des beim Neubau der Schleuse Charlottenburg entstehenden Altarmes durch die Baumaßnahme nicht zwangsläufig ist. Die vom Träger des Vorhabens geplante Maßnahme hat den Zweck, Flächen für die Neuanlage von durch den Schleusenneubau betroffenen Kleingärten zu gewinnen. Für den Biotopverlust sind im landchaftspflegerischen Begleitplan Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist abzuwägen, welche Interessen der Vorzug zu geben ist.